



**PENGARUH SIFAT PELAYARAN TRAMPER
TERHADAP KEGIATAN BONGKAR MUAT DI MV.
MANALAGI TISYA**

SKRIPSI

**Untuk memperoleh Gelar Sarjana Terapan Pelayaran pada
Politeknik Pelayaran Semarang**

Oleh

**KRISNA AFUANSA
531611105947 N**

PROGRAM STUDI NAUTIKA DIPLOMA IV

POLITEKNIK ILMU PELAYARAN

SEMARANG

2020



**PENGARUH SIFAT PELAYARAN TRAMPER
TERHADAP KEGIATAN BONGKAR MUAT DI MV.
MANALAGI TISYA**

SKRIPSI

**Untuk memperoleh Gelar Sarjana Terapan Pelayaran pada
Politeknik Pelayaran Semarang**

Oleh

KRISNA AFUANSA

531611105947 N

PROGRAM STUDI NAUTIKA DIPLOMA IV

POLITEKNIK ILMU PELAYARAN

SEMARANG

2020

HALAMAN PERSETUJUAN

PENGARUH SIFAT PELAYARAN TRAMPER TERHADAP KEGIATAN
BONGKAR MUAT DI MV MANALAGI TISYA

Disusun oleh:

KRISYA AETANSA
NIT. 531611105947 N

Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diajukan di depan
Dewan Penguji Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Semarang, 22.07.2020

Dosen Pembimbing I

Materi

Capt. H.S. SUMARJO, S.H., M.N., M.Mar
Pembina Utama Muda (IV/c)
NIP. 19560625 198203 1 002

Dosen Pembimbing II

Metodologi dan Penulisan

DARYANTO, SH, MM
Pembina (IV/a)
NIP. 19580324 198403 1 002

Mengetahui

Ketua Program Studi Nautika

Capt. DWIANTORO, M.M., M.Mar
Pembina Tingkat I (III/d)
NIP. 19740614 199808 1 001

HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi dengan judul "PENGARUH SIFAT PELAYARAN TRAMPER
TERHADAP KEGIATAN BONGKAR MUAT DI MV. MANALAGI TISYA"

karya,

Nama : Krisna Afuansa

NIT : 531611105947 N

Program Studi : Nautika

Telah dipertahankan di hadapan Panitia Penguji Skripsi Prodi Nautika, Politeknik

Ilmu Pelayaran Semarang pada hari Rabu, tanggal 26

Semarang, 26 Agustus 2020

Penguji I

Penguji II

Penguji III

Capt. H. Agus Sabardi, M.Mar
Pembina Utama Muda (IV/c)
NIP. 19550723 198303 1 004

Capt. H.S.Sumardi, SH, NM, M.Mar
Pembina Utama Muda (IV/c)
NIP. 19560625 198203 1 002

Febria Surigaman, MT, M.Mar
Pembina Muda Tk. 1 (III/b)
NIP. 19730208 199303 1 002

Mengetahui,

Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Dr. Capt. MASHUDI ROFIK, M.Sc.
Pembina Tingkat I (IV/b)
NIP. 19670605 199808 1 001

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Krisna Afuansa

NIT : 531611105947 N

Program Studi : Nautika

Skripsi dengan judul "PENGARUH SIFAT PELAYARAN TRAMPER
TERHADAP KEGIATAN BONGKAR MUAT DI MV.
"MANALAGUTISYA"

Dengan ini saya menyatakan bahwa yang tertera dalam skripsi ini benar-benar hasil karya (penelitian dan tulisan) sendiri, bukan jiplakan dari karya tulis orang lain atau pengutipan dengan cara-cara yang tidak sesuai dengan etika keilmuan yang berlaku, baik sebagian atau seluruhnya. Pendapat atau temuan orang lain yang terdapat dalam skripsi ini dikutip atau dirujuk berdasarkan kode etik ilmiah. Atas pernyataan ini saya akan menanggung resiko-sanksi yang dijatuhkan apabila ditemukan adanya pelanggaran terhadap etika keilmuan dalam karya ini.

Semarang, 22-07-2020

Yang membuat pernyataan,



KRISNA AFUANSA
NIT. 531611105947 N

MOTO DAN PERSEMBAHAN

1. Boleh jadi kamu membenci sesuatu namun ia amat baik bagimu dan boleh jadi engkau mencintai sesuatu namun ia amat buruk bagimu, Allah maha mengetahui sedangkan kamu tidak.



Persembahan:

1. Orang tua penulis, Bapak Sukono dan Ibu Robiyatin
2. Kakak dan adik saya
3. Capt. H. S. Sumardi, S.H., M.M.,
M.Mar selaku dosen pembimbing
4. Bapak Daryanto SH, MM. selaku
dosen pembimbing
5. Taruna Taruni Angkatan 53 PIP
Semarang

PRAKATA

Assalamualaikum Wr. Wb.

Alhamdulillah, segala puji syukur saya panjatkan kepada Allah SWT karena dengan rahmat serta hidayah-Nya, penulis telah menyelesaikan skripsi yang berjudul “Pengaruh Sifat Pelayaran Tramper Terhadap Kegiatan Bongkar Muat Di MV. Manalagi Tisya”.

Skripsi ini disusun dalam rangka memenuhi persyaratan meraih gelar Sarjana Terapan Pelayaran (S.Tr.Pel), serta syarat untuk menyelesaikan program pendidikan Diploma IV Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

Dalam penyusunan skripsi ini, penulis juga banyak mendapat bimbingan dan arahan dari berbagai pihak yang sangat membantu dan bermanfaat, oleh karena itu dalam kesempatan ini penulis ingin menyampaikan rasa hormat dan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada:

1. Bapak Dr. Capt. Mashudi Rofik, M.Sc., M.Mar selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
2. Bapak Capt. Dwi Antoro, M.M., M.Mar selaku ketua jurusan Nautika PIP Semarang.
3. Bapak Capt. H. S. Sumardi, S.H., M.M., M.Mar, selaku dosen pembimbing materi skripsi.
4. Bapak Daryanto SH, MM selaku dosen pembimbing metodologi dan penulisan skripsi.

5. Ibu Robiyatin dan Bapak Sukono sebagai orang tua tercinta yang selalu memberikan dukungan yang tak pernah berhenti. Dan kaka Angger Pradana yang senantiasa memberikan semangat.
6. Perusahaan PT. SPIL (Salam Pasific Indonesia Line). dan seluruh crew kapal MV. Manalagi Tisya yang telah memberikan saya kesempatan untuk melakukan penelitian dan praktek laut serta membantu penulisan skripsi ini.
7. Semua pihak yang telah membantu penulisan skripsi ini yang tidak dapat penulis sebutkan satu persatu.

Akhirnya, dengan segala kerendahan hati penulis menyadari masih banyak terdapat kekurangan-kekurangan, sehingga penulis mengharapkan adanya saran dan kritik yang bersifat membangun demi kesempurnaan skripsi ini. Akhir kata, penulis berharap agar penelitian ini bermanfaat bagi seluruh pembaca.

Wassalamualaikum Wr. Wb.

Semarang,.....

Penulis

KRISNA AFUANSA

NIT. 531611105947 N

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PERSETUJUAN	ii
HALAMAN PENGESAHAN.....	iii
HALAMAN PERNYATAAN.....	iv
HALAMAN MOTTO DAN PERSEMBAHAN	v
PRAKATA	vi
DAFTAR ISI.....	viii
DAFTAR GAMBAR.....	x
DAFTAR TABEL	xi
DAFTAR LAMPIRAN	xii
ABSTRAKSI.....	xiii
ABSTRACT	xiv
BAB I. PENDAHULUAN.....	1
1.1 Latarbelakang	1
1.2 Perumusan masalah.....	5
1.3 Tujuan penelitian.....	5
1.4 Manfaat penelitian.....	6
1.5 Pembatasan masalah.....	7
1.6Sistematika penulisan.....	7
BAB II. LANDASAN TEORI	9
2.1 Tinjauan pustaka	9

2.2 Definisi operasional	18
2.3 Kerangka pikir	19
BAB III. METODE PENELITIAN	22
3.1 Pendekatan dan desain penelitian	23
3.2 Fokus dan lokus penelitian	23
3.3 Sumber data penelitian	24
3.4 Teknik pengumpulan data	26
3.5 Teknik keabsahan data	39
3.6 Teknik analisa data	30
BAB IV. HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	33
4.1 Gambaran umum objek yang diteliti	33
4.2 Analisa masalah	37
4.3 Pembahasan masalah	39
BAB V. PENUTUP	61
5.1 Simpulan	61
5.2 Saran	61
DAFTAR PUSTAKA	63
LAMPIRAN	65
DAFTAR RIWAYAT HIDUP	79

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Kerangka pikir penelitian	21
Gambar 4.1 Gambaran umum MV. Manalagi Tisya.....	34
Gambar 4.2 Muatan yang tercampur.....	39
Gambar 4.3 pengecekan persiapan alat bongkar muat.....	44
Gambar 4.4 pelaksanaan perawatan alat bongkar muat	53
Gambar 4.5 pembersihan got	55
Gambar 4.6 sisa muatan yang dikumpulkana	56
Gambar 4.7 Pencucian palka dengan air laut.....	58
Gambar 4.8 Pelaksanaan Pengawasan pembersihan.....	60

DAFTAR TABEL

Tabel 2.1 karakteristik muatan clinker.....	17
Tabel 4.1 <i>Crew List</i> Manalag Tisya.....	35
Tabel 4.2 <i>Ship's Particular MV.</i> Manalag Tisya.....	36



DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 <i>Ship's Particular</i>	65
Lampiran 2 <i>Crew List</i>	66
Lampiran 3 Transkrip Wawancara.....	67
Lampiran 4 <i>Bill Of Lading</i>	71
Lampiran 5 <i>Statement of Fact</i>	72
Lampiran 6 <i>Shipping Instruction</i>	73
Lampiran 7 <i>Note Of Protest</i>	74
Lampiran 8 <i>Stowage Plan</i>	75
Lampiran 9 <i>General Arrangement</i>	76
Lampiran 10 lampiran gambar-gambar.....	77

ABSTRAKSI

Krisna Afuansa, 531611105947 N, 2020, “*Pengaruh Sifat Pelayaran Tramper Terhadap Kegiatan Bongkar Muat Di Mv Manalagi Tisya*”, Program Diploma IV, Program Studi Nautika, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: Capt. H. S. Sumardi, SH, MM, M.Mar., Pembimbing II: Daryanto, SH, MM.

Dalam industri pelayaran terbagi menjadi beberapa jenis pelayaran. Salah satunya adalah pelayaran tramper (tidak tetap). Sehingga untuk muatan yang akan di bawa menjadi tidak pasti .dengan demikian akan berpengaruh terhadap kegiatan bongkar muat di pelabuhan selanjutnya. Dalam hal ini akan timbul berbagai permasalahan yang terjadi di kapal yang mana kurangnya persiapan sehingga terjadi keterlambatan kegiatan bongkar muat dan kontaminasi muatan. Untuk itu, diperlukan suatu tindakan dari perusahaan maupun anak buah kapal lainnya untuk bisa mengatasi hal permasalahan kapal di MV. Manalagi Tisya. Tujuan penelitian ini adalah mengetahui apa saja upaya dan faktor yang bisa dilakukan untuk mencegah terjadinya keterlambatan kegiatan bongkar muat dan juga kerusakan muatan akibat kontaminasi muatan.

Metode penelitian skripsi ini adalah dengan pendekatan kualitatif dan desain penelitian diskriptif. Teknik pengumpulan data dengan dengan riset yang meliputi Observasi, wawancara, dokumentasi dan daftar pustaka. Sehingga dari teknik pengumpulan data yang digunakan akan didapatkan teknik keabsahan data.

Hasil penelitian menyimpulkan Keterlambatan kegiatan bongkar muat dan terjadinya kontaminasi Muatan di MV. Manalagi Tisya disebabkan oleh kurangnya persiapan terhadap pemuatan, kurangnya keahlian crew dan terbatasnya perlengkapan. Selain itu permbersihan ruang muat yang tidak bersih menjadi salah satu faktor yang lain. Agar kegiatan bongkar lancar dan agar tidak terjadi kontaminasi muatan maka diperlukan persiapan yang matang dan pemahaman terhadap crew tentang pemuatan dan melaksanakan pengecekan ruang muat untuk memastikan kebersihannya. Selain itu pihak perwira kapal berkoordinasi dengan perusahaan untuk menyuplai perlengkapan demi menunjang kelancaran kegiatan bongkar muat.

Kata Kunci: Tramper, Bongkar, Muatan

ABSTRACTION

Krisna Afuansa, 531611105947 N, 2020, "*The Influence of the Character of the Trampler Sailing on the loading and unloading activities at the ManalagiTisya MV*", Diploma IV Program, Nautical Study Program, Polytechnic of Shipping, Semarang, Advisor I: Capt. H. S. Sumardi, SH, MM, M.Mar., Supervisor II: Daryanto, SH, MM.

In the shipping industry is divided into several types of shipping. One of them is trampler shipping. So that the load to be carried becomes uncertain. Thus, it will affect the loading and unloading activities at the next port. In this case various problems will happen on the ship where there is a lack of preparation resulting in delays in loading and unloading activities and cargo contamination. For this reason, the company and other crew members need to be able to overcome the problem of the ManalagiTisya MV. The purpose of this study is to find out what are the efforts and factors that work to prevent delays in loading and unloading activities and also damage to the load due to load contamination.

This thesis research method are qualitative approach and descriptive research design. Data collection techniques with research that includes observations, interviews, documentation and bibliography. So that the data collection techniques will get the data validity techniques.

The results of the study concluded that delays in loading and unloading activities and cargo contamination in MV. ManalagiTisya is caused by the lack of preparation for loading, the lack of crew expertise and limited equipment. In addition, the bad cleaning of cargo space becomes one of the other factors. In order for the unloading activities to run properly and to prevent contamination of the cargo, well preparation and understanding of the crew regarding loading and to check the condition of the cargo space are needed to ensure the cleanliness. In addition, the ship's officers have to keep in touch with the company to supply equipment to support the proper loading and unloading activities.

Keywords: *Trampler ,Discharging, Cargo*

BAB 1

PENDAHULUAN

1.1. LATAR BELAKANG

Indonesia adalah salah satu negara kepulauan yang memiliki pelabuhan laut. Dimana Indonesia juga mempunyai jaringan peranan yang sangat penting sebagai mata rantai kegiatan transportasi dan perekonomian. Dan dalam pembangunan fasilitas perekonomian laut harus mampu menunjang masyarakat dan sekaligus mengendalikan dinamika pembangunan, mendukung mobilitas manusia, serta barang dan jasa. Melihat kondisi dan luas geografis wilayah Indonesia, maka transportasi laut merupakan salah satu unsur yang utama dalam pelaksanaan pengiriman barang, karena dapat melakukan pengiriman barang dalam skala besar dengan biaya yang cukup efisien dibandingkan dengan menggunakan sarana transportasi yang lain. Selain itu transportasi laut juga dapat menyatukan wilayah kedaulatan Republik Indonesia.

Berkaitan dengan transportasi angkutan laut yang ada di Indonesia semakin banyak perusahaan yang tumbuh dan berkembang baik perusahaan pelayaran negara maupun perusahaan pelayaran niaga. Hal ini disebabkan karena adanya kegiatan ekspor dan impor yang terus meningkat sehingga menimbulkan prospek yang cerah dalam dunia perusahaan pelayaran. Berkaitan dengan hal tersebut banyak perusahaan-perusahaan pelayaran yang berusaha dalam menyewakan kapal dengan tujuan mencari keuntungan.

Kegiatan usaha pelayaran sendiri ada beberapa macam jenisnya ditinjau dari sifatnya . menurut uu no 17 tahun 2008 pasal ayat 2 “ kegiatan angkutan laut dalam negeri sebagaimana yang dimaksud dalam ayat (1) dilaksanakan dengan trayek tetap dan teratur (liner) serta dapat dilengkapi dengan trayek tidak tetap dan tidak teratur (tramper)”. pelayaran tetap (*Liner Service*) yang mempunyai jalur perjalanan yang tetap dan muatan yang tetap pula, dan ada pula pelayaran tidak tetap (*Tramper Service*) yang merupakan pelayaran bebas yang tidak terikat ketentuan formal dan kapal dapat berlayar kemana saja.

Dalam pelayaran tramper sendiri dapat berlaku beberapa perjanjian yang berkaitan dengan penyewaan (*charter*). Adapun banyak jenis perjanjian penyewaan diantaranya , bareboat charter yang merupakan mencarterkan kapal untuk jangka tertentu, time charter yaitu kapal disewakan untuk jangka waktu tertentu (3 bulan s.d 5 bulan), dan yang terakhir voyage charter yaitu kapal disewakan untuk satu atau lebih dari satu pelabuhan ke beberapa tujuan pelabuhan. Adapun menurut *Glossary of Maritime Law Terms* oleh William Tetley, Q. C, *Voyage charter party* dapat berupa

1. *Consecutive voyage charter*, yaitu *charter party* berdasarkan perjalanan yang ditentukan berdasarkan jumlah perjalanan.
2. *Slot Charter*, pada *charter party* ini, pengirim menyewa satu atau beberapa slot. Masing-masing slot dapat menampung peti kemas berukuran 20 kaki.

3. *Space charter, charter party* ini disebut juga *contrat de tonnage* dalam bahasa Prancis. *Space charter* dapat berupa penyewaan kapal atau kontrak pengangkutan. Di dalam *charter* ini, kapasitas pengangkutan diserahkan pada pengirim untuk pengangkutan barang-barang miliknya selama waktu tertentu berdasarkan syarat dan ketentuan tertentu.

Dengan kata lain penyewaan kapal ditinjau dari kelayakan kapal yang disiapkan oleh perusahaan pelayaran dalam membawa muatan yang dimiliki oleh pencharter/pemilik barang. dan apabila kapal yang akan disewakan sesuai dengan yang diharapkan pihak pencharter maka perusahaan pelayaran mendapatkan keuntungan yang besar dengan banyaknya jadwal pelayaran selain itu juga tariff angkutan berdasarkan pada harga yang sedang berlaku bagi perusahaan pelayaran

Dalam beberapa dekade ini banyak perusahaan yang membuat atau memesan kapal untuk tujuan pengangkutan barang. Salah satunya jenis kapal adalah *Bulk Carrier* atau kapal curah. Sejak pertama bulk carrier dibangun pada tahun 1852, kekuatan ekonomi telah memicu pengembangan kapal tersebut, menyebabkan mereka tumbuh dalam ukuran dan kecanggihan. Kapal curah pada beberapa tahun terakhir secara khusus dirancang untuk memaksimalkan kapasitas, keamanan, efisiensi, dan dapat menahan kerasnya pekerjaan mereka. Kapal curah juga memberikan kontribusi 15% - 17% dari dunia armada perdagangan pelayaran dan dari berbagai ukuran dari *single-hold mini-bulkers* untuk kapal bijih raksasa mampu membawa 400.000 metrik ton bobot mati (DWT). Sejumlah desain

husus ada: beberapa dapat membongkar kargo mereka sendiri, beberapa tergantung pada fasilitas pelabuhan untuk bongkar muat, dan beberapa bahkan paket kargo saat dimuat.

Pada tahun 1999, konvensi internasional untuk keselamatan jiwa di laut mendefinisikan *bulk carrier* sebagai "kapal yang dibangun dengan dek tunggal, tangki sisi atas dan sisi tangki hopper dalam ruang kargo dan terutama dimaksudkan untuk membawa muatan curah dalam jumlah besar. Muatan curah umumnya merupakan muatan yang jenis dan bentuknya sama (Homogen) dan biasanya dimuat kedalam ruang muatan secara langsung dengan cara curah atau melalui pipa conveyer atau juga dengan “grab” (cangkram). Kapal-kapal *Bulk Carrier* ini mengangkut muatan curah seperti gandum, jagung, beras, batu bara, biji besi, serbuk alumunium.

MV. Manalagi Tisya adalah kapal curah yang dibuat pada tahun 2002. Kapal ini memerlukan perhatian khusus dalam perawatan dan pemeliharanya. Dikarenakan pelayaran tramper yang sering berubah-ubah dalam hal muatan, yang berdampak pada kesiapan kapal dalam mempersiapkan ruang muat. Selain itu waktu yang singkat menjadi salah satu permasalahan dalam menunjang persiapan baik ruang muat maupun alat bongkar muat diatas kapal. Dalam hal ini dapat menyebabkan terjadi kegiatan bongkar muat yang terlambat dari waktu yang diberikan, selain itu bila ruang muat masih banyak sisa dari muatan sebelumnya akan terjadi kontaminasi muatan sehingga dapat merusak muatan. Dengan demikian diperlukan perencanaan dan strategi yang baik sebelum kapal tiba di

pelabuhan tujuan, dan segala sesuatu yang berhubungan dengan kegiatan bongkar muat seharusnya sudah siap sesuai dengan standar yang telah ditetapkan. Sehubungan dengan hal tersebut maka penulis tertarik untuk memilih judul. **“Pengaruh Sifat Pelayaran Tramper Terhadap Kegiatan Bongkar Muat Di Mv Manalagi Tisya”**

1.2. PERUMUSAN MASALAH

Dalam pelayaran tramper memiliki beberapa dampak yang cukup besar dalam menunjang pelayaran niaga. Diantara lain dampaknya adalah Keterlambatan kegiatan bongkar muat serta perawatan alat bongkar muat yang tidak maksimal menjadi masalah yang cukup serius dalam kelancaran pelayaran. Berdasarkan uraian diatas, maka dapatlah diambil beberapa perumusan masalah yang kiranya menjadi pertanyaan dan membutuhkan jawaban, yang akan dibahas pada pembahasan bab-bab selanjutnya dalam skripsi ini.

Adapun masalah yang penulis angkat adalah :

- 1.2.1. Mengapa terjadi keterlambatan kegiatan bongkar muat yang diakibatkan dari pengaruh sifat pelayaran tramper?
- 1.2.2. Mengapa terjadi kontaminasi sehingga menyebabkan kerusakan muatan?

1.3. TUJUAN PENELITIAN

Adapun tujuan penelitian yang ingin dicapai dalam skripsi ini adalah:

1.3.1. Untuk mengetahui penyebab terjadinya keterlambatan kegiatan bongkar muat diatas kapal dan upaya mengatasinya.

1.3.2. Untuk mencari solusi agar bisa melakukan perawatan pada alat bongkar muat diatas kapal dengan sebaik mungkin sehingga tidak meminimalisir terjadinya masalah mengenai kegiatan bongkar muat.

1.4. MANFAAT PENELITIAN

Hasil skripsi ini diharapkan dapat bermanfaat dan menjadi masukan kepada pembaca dan teman-teman seprofesi dalam kaitanya sebagai penunjang pegetahuan tentang sifat pelayaran tramper. terselesaikanya masalah-masalah pada pemuatan pelayaran tramper dapat dijadikan acuan penyelesaian masalah yang terjadi. Selain itu juga dapat bermanfaat sebagai sumbangan terhadap ilmu pengetahuan khususnya bagi perkembangan pengetahuan dibidang pemuatan dan perawatan guna mengetahui pengoptimalisasi pemuatan dalam pelayaran tramper yang terjadi di kapal penulis.

Adapun tujuan dan manfaat penulisan skripsi penelitian ini adalah:

1.4.1. Secara Praktis

1.4.1.1. Kita dapat mengetahui apa saja yang menyebabkan terjadinya keterlambatan kegiatan bongkar muat.

1.4.1.2. Menyadari pentingnya perawatan dan perbaikan alat bongkar muat dalam persiapan kegiatan.

1.4.2. Secara teoritis

1.4.2.1. Para pembaca dengan mudah dapat memahami hal-hal yang terkait pada proses kegiatan bongkar muat dalam pelayaran tramper.

1.4.2.2. Sebagai bahan penelitian lebih lanjut.

1.4.2.3. Sebagai informasi kepada kapal-kapal yang mengalami pelayaran tramper dalam proses kegiatan bongkar muat dan perawatan alat bongkar muat.

1.5. PEMBATASAN MASALAH

Dari perumusan masalah diatas, dapat dilihat begitu luasnya permasalahan yang ada, serta keterbatasan ilmu pengetahuan dan pengalaman penulis. Oleh karena itu penulis membatasi permasalahan yang dibahas untuk menghindari perluasan pembahasan masalah, maka dalam pembahasan skripsi ini penulis hanya akan membahas tentang pengaruh sifat pelayaran tramper terhadap kegiatan bongkar muat diatas kapal.

Batasan masalah ini dilakukan untuk memberikan arahan penulis agar tidak menyimpang dari masalah pokok yang diangkat, serta ketidak efektifan pembuatan skripsi ini.

1.6. SISTEMATIKA PENULISAN

Penulis menyusun serta menguraikan penjelasan secara singkat tentang materi pokok dari skripsi untuk memudahkan para pembaca untuk mengikuti penyajian skripsi ini. Sistematika penulisan skripsi digunakan

agar pembaca dapat lebih mudah mengerti tentang susunan yang digunakan dan mengetahui poin-poin yang akan dibahas pada tiap-tiap babnya.

BAB I PENDAHULUAN

Pada bab ini di uraikan tentang latar belakang masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, dan pembatasan masalah.

BAB II LANDASAN TEORI

Dalam bab ini menjelaskan tentang tinjauan pustakan yang berisi ilmu-ilmu yang terdapat dalam pustaka serta menjelaskan teori-teori yang berkaitan dengan masalah yang diteliti serta kerangka pikir.

BAB III METODE PENELITIAN

Metode penelitian yaitu berisi tentang waktu, pengumpulan data, Tempat/lokasi penelitian, analisa data, penarikan kesimpulan dan cara literatur.

BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Menguraikan tentang pembahasan dari temuan peneliti, hasil pengolahan data-data yang ada, kemudian analisa akan menghasilkan data-data yang dapat digunakan untuk pemecahan masalah.

BAB V PENUTUP

Berisi kesimpulan dan saran dari hasil penelitian yang telah dilaksanakan serta merupakan rangkuman dari hasil pemaparan skripsi ini dengan tujuan sebagai penelitian lebih lanjut.

BAB II

LANDASAN TEORI

2.1. TINJAUAN PUSTAKA

Untuk mendukung pemahaman tentang pengaruh sifat pelayaran tramper terhadap kegiatan bongkar muat, maka penulis melakukan tinjauan pustaka yang bersumber dari buku-buku dan literature maupun pendapat para ahli, sehingga diperoleh beberapa pengertian yang berkaitan tentang masalah yang akan diangkat dalam skripsi ini.

2.1.1. Pengaruh

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (2005:849), "pengaruh adalah daya yang timbul dari sesuatu (orang atau benda) yang ikut membentuk watak, kepercayaan atau perbuatan seseorang." Sementara itu, surakhmad (1982:7) menyatakan bahwa "pengaruh adalah kekuatan yang muncul dari suatu benda atau orang dan juga gejala dalam yang dapat memberikan perubahan terhadap apa-apa yang ada di sekelilingnya". WJS.Poerwardaminta berpendapat bahwa pengaruh adalah daya yang ada atau timbul dari sesuatu, baik orang maupun benda dan sebagainya yang berkuasa atau yang berkekuatan dan berpengaruh terhadap orang lain (Poerwardaminta:731). Dari pendapat pendapat tersebut dapat kita simpulkan bahwa pengaruh merupakan suatu daya atau kekuatan yang timbul dari sesuatu, baik itu orang atau benda serta segala

sesuatu yang ada didalam sehingga mempengaruhi apa saja yang ada disekitarnya.

2.1.2. Sifat

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia arti kata sifat adalah ciri khas, dasar watak, rupa dan keadaan yang menurut kodrat ada pada sesuatu (untuk membedakan dari yang lain). Menurut Simon Philips dan Masnur, “sifat adalah kumpulan tata nilai yang menuju pada suatu sistem, yang melandasi suatu sikap dan perilaku yang ditampilkan”. Sedangkan menurut Alwisol “sifat merupakan penggambaran dari tingkah laku yang dilakukan dengan memperlihatkan serta menonjolkan nilai, baik itu benar atau salah secara implisit maupun eksplisit”. Dengan demikian maka dapat disimpulkan bahwa sifat merupakan sebuah ciri atau watak dari penggambaran kumpulan tingkah laku baik benar ataupun salah yang menjadi dasar dari sesuatu.

2.1.3. Pelayaran

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia pelayaran adalah perjalanan melalui laut. Arti lainnya dari kata pelayaran adalah segala sesuatu yang menyangkut perihal berlayar (seperti ilmu pelayaran, sekolah pelayaran), berdasarkan pasal 1 ayat 1 Undang-Undang nomor 17 tahun 2008 tentang pelayaran adalah suatu kesatuan sistem yang terdiri atas angkutan di perairan, kepelabuhan, keselamatan dan keamanan serta pelindung lingkungan maritim.

Pengertian pelayaran ini tidak termasuk di dalamnya penyelenggaraan pelayaran yang berada di bawah kekuasaan pemerintah dan ABRI. Dilihat dari pengertian pelayaran dalam pasal 1 angka 1 diatas mencakup dua kegiatan, yaitu kegiatan angkut di perairan dan kegiatan ke pelabuhan. Selain itu termasuk juga di dalam pengertian pelayaran tersebut keamanan dan keselamatan daari penyelenggaraan pelayaran. Tramp masuk kedalam bahasa inggris yaitu bahas jermanik yang pertama kali dituturkan di Inggris pada abad pertengahan awal dansaat ini merupakan Bahasa yang paling umum digunakan di seluruh dunia. Sedangkan arti kata tramper sendiri berasal dari Bahasa inggri "*tramp*" yang berarti petualangan, atau tidak pasti, sehingga diserap kedalam Bahasa Indonesia menjadi tramper yang berarti sebuah perjalanan atau petualangan yang memiliki rencana yang berubah-ubah atau tidak pasti tujuan selanjutnya.

Bedasarkan pasal 5 Peraturan Pemerintah No. 2 Tahun 1969, jenis-jenis pelayaran dapat dibagi menjadi tiga kelompok besar, yakni pelayaran dalam negeri, pelayaran luar negeri, pelayaaran khusus. Didalam pasal 6 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, kegiatan pelayaran dibedakan berdasarkan jenis angkutan di perairan, yang terdiri dari:

2.1.3.1. Angkutan di Perairan

Bedasarkan pasal 1 angka 2 UUP (Undang-Undang Pelayaran), perairan Indonesia adalah laut territorial Indonesia beserta perairan kepulauan, dan perairan pedalaman. Sedangkan pengertian angkutan lau itu sendiri meliputi.

2.1.3.1.1. Angkutan laut, yaitu meliputi angkutan laut dalam negeri, angkutan laut luar negeri, angkutan laut khusus, dan angkutan laut pelayaran rakyat

2.1.3.1.2. Angkutan sungai dan danau, meliputi angkutan waduk, rawa, banjir, kanal, dan terusan.

2.1.3.1.3. Angkutan penyebrangan adalah angkutan yang berfungsi sebagai jembatan bergerak yang menghubungkan jaringan jalan atau jaringan jalur kereta api yang terputus karena adanya perairan

Dalam pengertian angkutan di perairan ini terdapat angkutan yang bersifat perintis, yaitu kegiatan pelayaran yang menghubungkan daerah-daerah terpencil dan belum berkembang. Dalam Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 pasal 9 ayat 2 “ kegiatan angkutan laut dalam negeri sebagaimana dimaksudkan pada ayat(1)

dilaksanakan dengan trayek tetap dan teratur (*liner*) serta dapat dilengkapi dengan trayek tidak tetap dan tidak teratur (*tramper*).

2.1.3.2. Pelayaran tetap (*Liner service*), merupakan pelayaran yang dijalankan secara tetap dan teratur, dalam hal keberangkatan, kedatangan trayek, tarif uang, syarat-syarat dan perjanjian pengangkutan.

2.1.3.3. Pelayaran *tramp*, merupakan bentuk usaha pelayaran bebas, yang tidak terikat oleh ketentuan-ketentuan formal apapun. Kapal-kapal yang diusahakan dalam pelayaran *tramp* tidak mempunyai trayek tertentu. Jadi kapal berlayar kemana saja dan membawa muatan apa saja.

2.1.4. Kegiatan

Menurut kamus besar Bahasa Indonesia kegiatan adalah aktivitas, usaha, pekerjaan atau kekuatan dan ketangkasan serta kegairahan. Dalam UU RI NO 15 Tahun 2006 disebutkan bahwa kegiatan adalah sekumpulan tindakan pengerahan sumber daya Tarik yang berupa personal (sumberdaya manusia), barang modal termasuk peralatan dan teknologi, dana, atau kombinasi dari beberapa atau kesemua jenis sumber daya tersebut sebagai masukan (input) untuk menghasilkan keluaran (output) dalam bentuk barang atau jasa.

RAMLAN. S mendefinisikan kegiatan sebagai bagian dari program yang dilaksanakan oleh suatu atau beberapa satuan kerja

sebagai bagian dari pencapaian sasaran terukur pada suatu program. Sedangkan menurut Abdul Halim kegiatan merupakan bagian dari program yang dilaksanakan oleh satu atau lebih unit kerja pada suatu ketika sebagai bagian dari pencapaian sasaran terukur pada suatu program dan terdiri atas sekumpulan tindakan. Berdasarkan berbagai definisi diatas dapat disimpulkan bahwa kegiatan adalah suatu tindakan, pekerjaan dan bagian dari program yang dilaksanakan oleh satu atau beberapa unit kerja atau lembaga.

2.1.5. Bongkar Muat

Menurut Herry Gianto dan Arso Martopo (2004:30) pengertian bongkar muat adalah jasa pelayanan membongkar dari atau kapal, dermaga, tongkang, truck atau muat dari/ke dermaga, tongkang, truck ke dalam palka dengan menggunakan derek kapal atau yang lain. Menurut F.D.C. sudjamiko (2007:264) dalam buku berjudul pokok-pokok pelayaran niaga, bongkar muat berarti pemindahan muatan dari dan ke atas kapal untuk ditimbun ke dalam atau langsung diangkut ke tempat pemilik barang dengan melalui dermaga pelabuhan dengan mempergunakan alat pelengkap bongkar muat, baik yang berada di dermaga maupun yang berada di kapal itu sendiri.

Menurut Badudu (2001:200) dalam kamus besar Bahasa Indonesia. Bongkar diterjemahkan sebagai: bongkar berarti mengangkat, membawa keluar semua isi sesuatu, mengeluarkan

semua atau memindahkan. Pengertian muat: berisi, pas, cocok masuk didalamnya, dapat berisi, memuat, mengisi, kedalam, menempatkan.

Menurut R. P Suyono (2005:310) pelaksanaan kegiatan bongkar muat dibagi dalam 3 kegiatan, yaitu:

2.1.5.1. *Stevedoring* adalah pekerjaan membongkar barang-barang dari kapal ke dermaga/tongkang/truk atau memuat barang dari dermaga/ tongkang/truk ke dalam kapal sampai dengan tersusun dalam palka kapal dengan menggunakan derekkapal atau derek darat.

2.1.5.2 *Cargodoring* adalah pekerjaan melepaskan barang dari tali atau jala-jala (*ex-tackle*) di dermaga dan mengangkut dari dermaga ke gudang lapangan atau sebaliknya.

2.1.5.3. *Receiving* atau *delivery* adalah pekerjaan memindahkan barang dari timbunan atau tempat penumpukan digudang/lapangan penumpukan dan menyerahkan sampai tersusun diatas kendaraan di pintu gudang atau lapangan penumpukan atau sebaliknya.

2.1.6. Muatan

Pengertian muatan menurut Sudjarmiko (1995:64) adalah segala macam barang dan barang dagangan (*goods and merchandise*) yang diserahkan kepada pengangkut untuk diangkut dengan kapal, guna diserahkan kepada orang/barang di pelabuhan atau pelabuhan tujuan. Menurut PT Pelindo (1998:9) adalah “muatan kapal dapat

disebut sebagai seluruh jenis barang yang dapat dimuat ke kapal dan diangkut ke tempat lain baik berupa bahan baku atau hasil produksi dari suatu proses pengolahan”. Dan menurut Arwinas(2009:9) muatan kapal laut dikelompokkan atau dibedakan menurut beberapa pengelompokan sesuai dengan jenis pengapalan, jenis muatan, dan sifat muatan.

2.1.6.1. Muatan Curah Batu Bara

Menurut BC (*bulk carrier*) CODE (2001:67) dijelaskan bahwa muatan curah batu bara mempunyai *stowage factor* 0,79-1.53m³/t, yang dapat mengeluarkan gas methane gas yang dapat menyebabkan ledakan atau kebakaran. batu bara adalah muatan berbahaya, batu bara termasuk kelas e IV yaitu flammable solid (benda padat yang dapat menyala).

2.1.6.2. Muatan curah *Nickel ore*

Didalam buku International Maritime Solid Bulk Cargo Code (2011:227), disebutkan pada lampiran I bahwa bijih nikel termasuk kedalam golongan konsentrat mineral. Sedangkan menurut buku *Cargo Work For Maritime Operation* (2005:121), konsentrat adalah material yang biasanya berbentuk bubuk dan memungkinkan untuk memiliki kadar embun yang tinggi, dan selanjutnya, dalam kondisi tertentu, memiliki kecenderungan untuk berperilaku hampr mirip sebagai cairan. Sehingga dibutuhkan

perlakuan khusus untuk memastikan batas kelembaban muatan yang akan diangkut dalam keadaan normal. muatan muatan tersebut sangat mudah bergeser.

2.1.6.3. Muatan *Clinker*

Menurut *International Maritime Solid Bulk Cargoes* (IMSBC) CODE (2016), clinker di bentuk dengan membakar batu kapur dengan tanah liat. Pembakaran ini menghasilkan benjolan-benjolan kasar yang kemudian dihancurkan menjadi bubuk halus untuk menghasilkan semen. Clinker tergolong muatan yang tidak memiliki bahaya khusus dan tidak mudah terbakar. Sebelum memuat clinker palka harus dalam keadaan bersih dan kering mengingat muatan ini sangat mudah sekali mengeras apabila bercampur dengan air.

Karakteristik muatan clinker menurut *International Maritime Solid Bulk Cargoes* (IMSBC) CODE sebagai berikut:

Table 2.1 Karakteristik Muatan Clinker

Angle of repose	Bulk density (kg/m ³)	Stowage factor (m ³ /t)
not applicable	1190 to 1639	0.61 to 0.84
Size	Class	Group

2.2. Definisi Operasional

Definisi memiliki arti tunggal dan diterima secara objektif bilamana indikatornya tidak tampak, menurut Saifuddin azwar(2007:72. Berikut ini adalah daftar dari istilah-istilah yang penulis gunakan dalam skripsi ini beserta artinya sehingga memudahkan para pembaca dalam memahami skripsi.

- 2.2.1. Pengaruh adalah suatu daya atau kekuatan yang timbul dari sesuatu, baik itu orang atau benda serta segala sesuatu yang ada di alam sehingga mempengaruhi apa saja yang ada disekitarnya.
- 2.2.2. Pelayaran *tramp*, merupakan bentuk usaha pelayaran bebas, yang tidak terikat oleh ketentuan-ketentuan formal apapun
- 2.2.3. Bongkar muat adalah pekerjaan membongkar atau memuat barang dari atas geladak atau palka kapal dan menempatkan ke atas dermaga atau dalam gudang dan sebaliknya
- 2.2.4. Muatan adalah segala macam barang dan barang dagangan (*goods and merchandise*) yang diserahkan kepada pengangkut untuk diangkut dengan kapal, guna diserahkan kepada orang/barang di pelabuhan atau pelabuhan tujuan
- 2.2.5 Ruang muat adalah tempat untuk menyimpan muatan agar terlindung dari resiko kerusakan muatan
- 2.2.6. *Mate's Receipt* adalah Tanda terima pihak kapal atas barang yang telah dimuat di kapal.
- 2.2.7. *Crew* adalah suatu kesatuan orang yang bekerja di atas kapal

- 2.2.8. *Cleaning*(pembersihan) adalah proses pembersihan palka dikarenakan akan melaksanakan pergantian muatan
- 2.2.9. *Foreman* adala jabatan seseorang sebagai jembatan antara leader dan supervisor. Tugas *foreman* adalah sebagai pengawas kerja dan kinerja para buruh dan memastikan penempatan posisi muatan pada tempatnya.
- 2.2.10. *Bilges water* adalah got samping yang menampung air sisa muatan atau kondensasi.
- 2.2.11. *Conveyor* merupakan peralatan bongkar muat yang banyak dijumpai di pelabuhan sebagai fasilitas bongkar muat jenis muatan curah.
- 2.2.12. *Stowage plan*, Rencana muat yang berisi gambaran denah ruang muat palka yang berisikan data muatan.
- 2.2.13. *Wheel Loader* adalah alat yang digunakan untuk memberikan dukungan kerja bongkar muat barang curah kering dan untuk meratakan muatan didalam palka.
- 2.2.14. *Excavator* adalah alat berat yang teridir dari batang,tongkat, keranjangdan rumah-rumah dalam sebuah wahana putar yang digunakan untuk menggali ataupun mengeruk muatan.

2.2. KERANGKA PIKIR

Penelitian ini dilakukan berdasarkan kejadian yang dialami penulis selama melaksanakan praktek laut. Dan selama praktek laut sering terjadi keterlambatan muatan dan kontaminasi muatan. Dalam hal ini terjadi karena

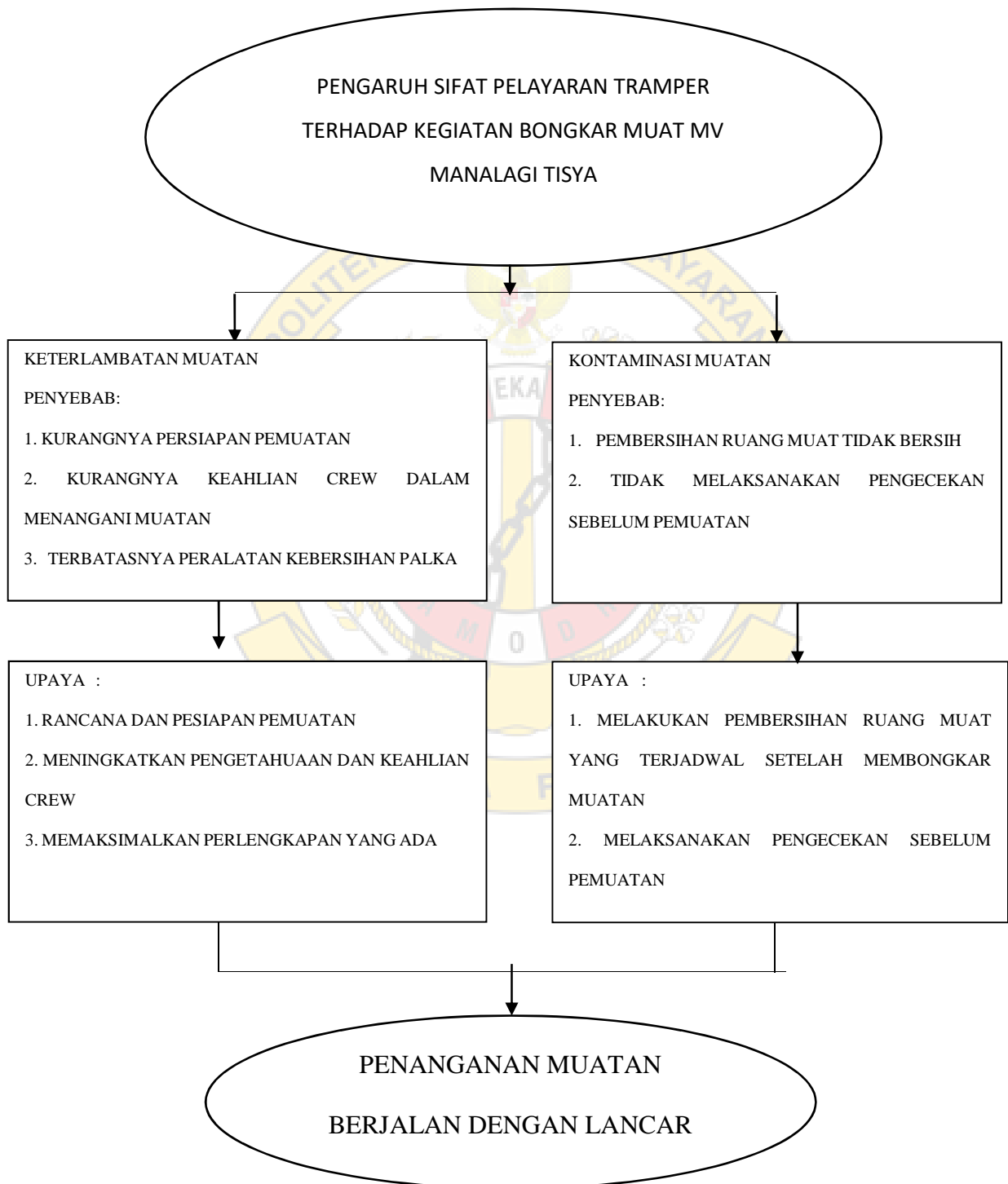
kurangnya perispan dan rute pelayaran yang selalu berubah-ubah dan memiliki jaarak yang pendek.

Penelitian ini merupakan jenis penelitian deskriptif kualitatif dengan tujuan untuk mengetahui penyebab serta pengaruh fsifat pelayaran tramper tehdap kegiatan bongkar muat. Untuk mengetahui hal tersebut, peneliti melakukan penelitian dengan langkah-langkah sebagai berikut:

- 2.2.1. Menetapkan judul penelitian, merumuskan permasalahan, merumuskan tujuan penelitian, dan kajian pustaka sebagai landasan teori.
- 2.2.2. Menetapkan metode penelitian dari lokasi dan waktu.
- 2.2.3. Melakukan penelitian untuk mengumpulkan data dengan metode observasi, interview, dan kajian pustaka.
- 2.2.4. Data yang telah diperoleh dianalisa dan hasil dari analisa ini digunakan sebagai dasar untuk membahas permasalahan yang telah ditetapkan pada bab I (satu).
- 2.2.5. Hasil dari pembahasan permasalahan digunakan sebagai dasar untuk menetapkan simpulan dan saran.

Dengan kerangka pikir tersebut di atas, maka permasalahan dalam penelitian akan terjawab. Untuk memperjelas kerangka berfikir, penulis membuat bagan kerangka berfikir tersebut.

Kerangka pikir



Gambar 2.2 Kerangka Pikir

BAB V

PENUTUP

5.1 Simpulan

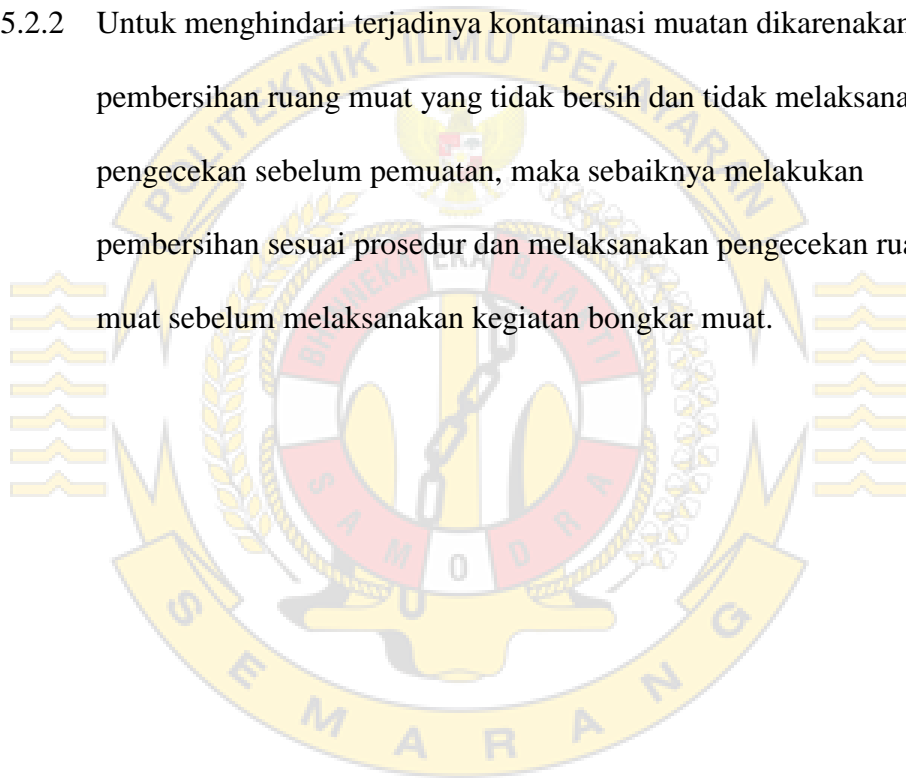
Berdasarkan penelitian dan uraian pada pembahasan masalah pada bab sebelumnya mengenai “Pengaruh Sifat Pelayaran Tramper Terhadap kegiatan bongkar muat di MV Manalagi Tisya”, maka penulis memberikan kesimpulan yang diambil dari hasil penelitian sebagai berikut :

- 5.1.1 Keterlambatan pelaksanaan proses kegiatan bongkar muat di MV. Manalagi Tisya disebabkan oleh kurangnya persiapan pemuatan, kurang berpengalamannya crew dan terbatasnya peralatan menjadi penghambat kegiatan bongkar muat di pelabuhan.
- 5.1.2 Terjadi Kontaminasi Muatan disebabkan pembersihan ruang muat yang tidak bersih dan tidak melaksanakan pengecekan sebelum pemuatan dan berakibat muatan tidak bisa di bongkar.

5.2 Saran

Pada akhir dari penulisan skripsi ini, penulis akan memberikan beberapa saran yang sekiranya dapat bermanfaat bagi semua pihak. Baik bagi perusahaan pelayaran, *crew* kapal, dan pihak yang berkepentingan lainnya berkaitan dengan pelaksanaan bongkar muat batubara. Adapun saran-saran yang dapat penulis sampaikan adalah :

- 5.2.1 Agar pelaksanaan kegiatan bongkar muat tidak terjadi keterlambatan, sebaiknya perlu melaksanakan persiapan dan merencanakan tiap langkah-langkah kegiatan bongkar muat, meningkatkan keahlian dan pengetahuan crew dan memaksimalkan perlengkapan perlengkapan yang ada .
- 5.2.2 Untuk menghindari terjadinya kontaminasi muatan dikarenakan pembersihan ruang muat yang tidak bersih dan tidak melaksanakan pengecekan sebelum pemuatan, maka sebaiknya melakukan pembersihan sesuai prosedur dan melaksanakan pengecekan ruang muat sebelum melaksanakan kegiatan bongkar muat.



DAFTAR PUSTAKA

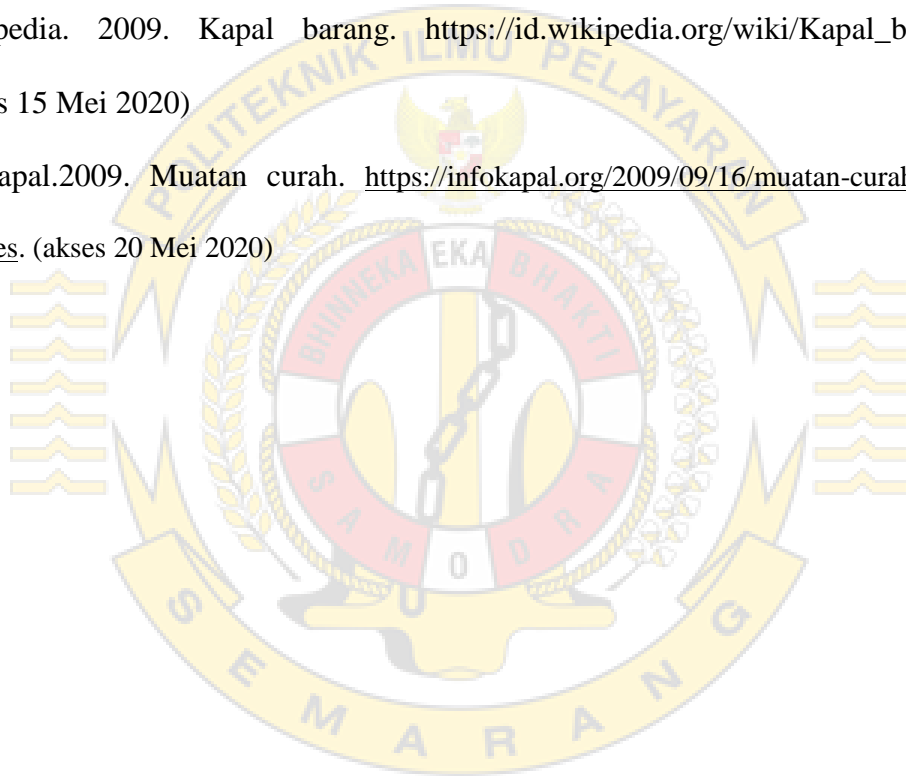
- Chaer, Abdul, 2003, *Tata Baku Bahasa Indonesia*, Balai Pustaka Departemen Pendidikan dan Kebudayaan, Jakarta.
- Danuasmoro, Goenawan. 2013. *Seri Perawatan Manajemen perawatankapal*. Yayasan Bina Citra Samudra. Jakarta.
- Isbester, J. 1993. *Bulk Carrier Practice*. London: The Nautical Institute.
- Istopo. 2000. *Kapal dan Muatannya*. Jakarta: Koperasi Karyawan BP3IP.
- IMO (International Maritime Organization), 2001, *International Maritime Solid Bulk Cargoes (IMSBC)-Code*.
- IMO (International Maritime Organization), 2001, *Code of Safe Practice for Solid Bulk Cargoes (BC Code)*.
- Martopo, Arso dan Soegiyanto. 2004. *Penanganan dan Pengaturan Muatan*. Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang. Semarang.
- Narbuko, Cholid dan Abu Achmadi. 2003. *Metodologi Penelitian*. Jakarta: Bumi Aksara. 62
- Pawito. 2007. *Penelitian Komunikasi Kualitatif*. Jakarta: Lembaga Kajian Islam dan Sosial (LKIS).
- Sugiyono, 2017, *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*, Alfabeta, CV, Bandung.
- Sujatmiko, F. D. C. 1995. *Pokok-Pokok Pelayaran Niaga*. Bhratara. Jakarta.
- Thomas, R.E. 2006, *Stowage The properties and Stowage of Cargo*. London
- Tim Penyusun PIP Semarang, 2019, *Pedoman Penyusunan Skripsi Jenjang Pendidikan Diploma IV*, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Semarang.

Isbester, Jack. 2016. *Bulk Carrier Practice*. London: The Nautical Institute. Kamus Bi. 2011. Angkutan laut. http://www.mediabpr.com/kamus-bisnisbank/angkutan_laut.aspx (akses 04 April 2020)

Bukanfabian. 2014. Jeni-jenis kapal laut berdasarkan fungsinya. <https://bukanfabianmr.wordpress.com/2014/12/01/jenis-jenis-kapal-laut-berdasarkan-fungsinya/> (akses 27 Maret 2020)

Wikipedia. 2009. Kapal barang. https://id.wikipedia.org/wiki/Kapal_barang. (akses 15 Mei 2020)

Infokapal.2009. Muatan curah. <https://infokapal.org/2009/09/16/muatan-curah-bulk-cargoes>. (akses 20 Mei 2020)



PARTICULARS OF M/V MANALAYA TITKA

Vessel Name		Vessel No.		Home Port		Date of Delivery		Builder	
Vessel No.		Vessel Name		Home Port		Date of Delivery		Builder	
Official Number		Official Name		Home Port		Date of Delivery		Builder	
Master's Name		Master's Rank		Home Port		Date of Delivery		Builder	
Class Society		Class		Home Port		Date of Delivery		Builder	
Flag of Origin		Flag of Destination		Home Port		Date of Delivery		Builder	
Type of Ship		Type of Cargo		Home Port		Date of Delivery		Builder	
Deck Capacity (Tons)		Deck Capacity (Tons)		Home Port		Date of Delivery		Builder	
Deck Capacity (Tons)		Deck Capacity (Tons)		Home Port		Date of Delivery		Builder	
Deck Capacity (Tons)		Deck Capacity (Tons)		Home Port		Date of Delivery		Builder	
Deck Capacity (Tons)		Deck Capacity (Tons)		Home Port		Date of Delivery		Builder	
Deck Capacity (Tons)		Deck Capacity (Tons)		Home Port		Date of Delivery		Builder	
Deck Capacity (Tons)		Deck Capacity (Tons)		Home Port		Date of Delivery		Builder	
Deck Capacity (Tons)		Deck Capacity (Tons)		Home Port		Date of Delivery		Builder	
Deck Capacity (Tons)		Deck Capacity (Tons)		Home Port		Date of Delivery		Builder	
Deck Capacity (Tons)		Deck Capacity (Tons)		Home Port		Date of Delivery		Builder	
Deck Capacity (Tons)		Deck Capacity (Tons)		Home Port		Date of Delivery		Builder	
Deck Capacity (Tons)		Deck Capacity (Tons)		Home Port		Date of Delivery		Builder	
Deck Capacity (Tons)		Deck Capacity (Tons)		Home Port		Date of Delivery		Builder	
Deck Capacity (Tons)		Deck Capacity (Tons)		Home Port		Date of Delivery		Builder	
Deck Capacity (Tons)		Deck Capacity (Tons)		Home Port		Date of Delivery		Builder	
Deck Capacity (Tons)		Deck Capacity (Tons)		Home Port		Date of Delivery		Builder	
Deck Capacity (Tons)		Deck Capacity (Tons)		Home Port		Date of Delivery		Builder	
Deck Capacity (Tons)		Deck Capacity (Tons)		Home Port		Date of Delivery		Builder	
Deck Capacity (Tons)		Deck Capacity (Tons)		Home Port		Date of Delivery		Builder	
Deck Capacity (Tons)		Deck Capacity (Tons)		Home Port		Date of Delivery		Builder	
Deck Capacity (Tons)		Deck Capacity (Tons)		Home Port		Date of Delivery		Builder	
Deck Capacity (Tons)		Deck Capacity (Tons)		Home Port		Date of Delivery		Builder	
Deck Capacity (Tons)		Deck Capacity (Tons)		Home Port		Date of Delivery		Builder	
Deck Capacity (Tons)		Deck Capacity (Tons)		Home Port		Date of Delivery		Builder	
Deck Capacity (Tons)		Deck Capacity (Tons)		Home Port		Date of Delivery		Builder	
Deck Capacity (Tons)		Deck Capacity (Tons)		Home Port		Date of Delivery		Builder	
Deck Capacity (Tons)		Deck Capacity (Tons)		Home Port		Date of Delivery		Builder	
Deck Capacity (Tons)		Deck Capacity (Tons)		Home Port		Date of Delivery		Builder	
Deck Capacity (Tons)		Deck Capacity (Tons)		Home Port		Date of Delivery		Builder	
Deck Capacity (Tons)		Deck Capacity (Tons)		Home Port		Date of Delivery		Builder	
Deck Capacity (Tons)		Deck Capacity (Tons)		Home Port		Date of Delivery		Builder	
Deck Capacity (Tons)		Deck Capacity (Tons)		Home Port		Date of Delivery		Builder	
Deck Capacity (Tons)		Deck Capacity (Tons)		Home Port		Date of Delivery		Builder	
Deck Capacity (Tons)		Deck Capacity (Tons)		Home Port		Date of Delivery		Builder	
Deck Capacity (Tons)		Deck Capacity (Tons)		Home Port		Date of Delivery		Builder	
Deck Capacity (Tons)		Deck Capacity (Tons)		Home Port		Date of Delivery		Builder	
Deck Capacity (Tons)		Deck Capacity (Tons)		Home Port		Date of Delivery		Builder	
Deck Capacity (Tons)		Deck Capacity (Tons)		Home Port		Date of Delivery		Builder	
Deck Capacity (Tons)		Deck Capacity (Tons)		Home Port		Date of Delivery		Builder	
Deck Capacity (Tons)		Deck Capacity (Tons)		Home Port		Date of Delivery		Builder	
Deck Capacity (Tons)		Deck Capacity (Tons)		Home Port		Date of Delivery		Builder	
Deck Capacity (Tons)		Deck Capacity (Tons)		Home Port		Date of Delivery		Builder	
Deck Capacity (Tons)		Deck Capacity (Tons)		Home Port		Date of Delivery		Builder	
Deck Capacity (Tons)		Deck Capacity (Tons)		Home Port		Date of Delivery		Builder	
Deck Capacity (Tons)		Deck Capacity (Tons)		Home Port		Date of Delivery		Builder	
Deck Capacity (Tons)		Deck Capacity (Tons)		Home Port		Date of Delivery		Builder	
Deck Capacity (Tons)		Deck Capacity (Tons)		Home Port		Date of Delivery		Builder	
Deck Capacity (Tons)		Deck Capacity (Tons)		Home Port		Date of Delivery		Builder	
Deck Capacity (Tons)		Deck Capacity (Tons)		Home Port		Date of Delivery		Builder	
Deck Capacity (Tons)		Deck Capacity (Tons)		Home Port		Date of Delivery		Builder	
Deck Capacity (Tons)		Deck Capacity (Tons)		Home Port		Date of Delivery		Builder	
Deck Capacity (Tons)		Deck Capacity (Tons)		Home Port		Date of Delivery		Builder	
Deck Capacity (Tons)		Deck Capacity (Tons)		Home Port		Date of Delivery		Builder	
Deck Capacity (Tons)		Deck Capacity (Tons)		Home Port		Date of Delivery		Builder	
Deck Capacity (Tons)		Deck Capacity (Tons)		Home Port		Date of Delivery		Builder	
Deck Capacity (Tons)		Deck Capacity (Tons)		Home Port		Date of Delivery		Builder	
Deck Capacity (Tons)		Deck Capacity (Tons)		Home Port		Date of Delivery		Builder	
Deck Capacity (Tons)		Deck Capacity (Tons)		Home Port		Date of Delivery		Builder	
Deck Capacity (Tons)		Deck Capacity (Tons)		Home Port		Date of Delivery		Builder	
Deck Capacity (Tons)		Deck Capacity (Tons)		Home Port		Date of Delivery			

Lampiran 2 *crew list*

CREW LIST									
Name		Rank	ICDA	SSN	DOB	REL	SSN	DOB	REL
Name		Rank	ICDA	SSN	DOB	REL	SSN	DOB	REL
1	JOHN, JAMES	1LT	0101	1000000000000000	01/01/1970	M	1000000000000000	01/01/1970	M
2	JOHN, JAMES	1LT	0101	1000000000000000	01/01/1970	M	1000000000000000	01/01/1970	M
3	JOHN, JAMES	1LT	0101	1000000000000000	01/01/1970	M	1000000000000000	01/01/1970	M
4	JOHN, JAMES	1LT	0101	1000000000000000	01/01/1970	M	1000000000000000	01/01/1970	M
5	JOHN, JAMES	1LT	0101	1000000000000000	01/01/1970	M	1000000000000000	01/01/1970	M
6	JOHN, JAMES	1LT	0101	1000000000000000	01/01/1970	M	1000000000000000	01/01/1970	M
7	JOHN, JAMES	1LT	0101	1000000000000000	01/01/1970	M	1000000000000000	01/01/1970	M
8	JOHN, JAMES	1LT	0101	1000000000000000	01/01/1970	M	1000000000000000	01/01/1970	M
9	JOHN, JAMES	1LT	0101	1000000000000000	01/01/1970	M	1000000000000000	01/01/1970	M
10	JOHN, JAMES	1LT	0101	1000000000000000	01/01/1970	M	1000000000000000	01/01/1970	M
11	JOHN, JAMES	1LT	0101	1000000000000000	01/01/1970	M	1000000000000000	01/01/1970	M
12	JOHN, JAMES	1LT	0101	1000000000000000	01/01/1970	M	1000000000000000	01/01/1970	M
13	JOHN, JAMES	1LT	0101	1000000000000000	01/01/1970	M	1000000000000000	01/01/1970	M
14	JOHN, JAMES	1LT	0101	1000000000000000	01/01/1970	M	1000000000000000	01/01/1970	M
15	JOHN, JAMES	1LT	0101	1000000000000000	01/01/1970	M	1000000000000000	01/01/1970	M
16	JOHN, JAMES	1LT	0101	1000000000000000	01/01/1970	M	1000000000000000	01/01/1970	M
17	JOHN, JAMES	1LT	0101	1000000000000000	01/01/1970	M	1000000000000000	01/01/1970	M
18	JOHN, JAMES	1LT	0101	1000000000000000	01/01/1970	M	1000000000000000	01/01/1970	M
19	JOHN, JAMES	1LT	0101	1000000000000000	01/01/1970	M	1000000000000000	01/01/1970	M
20	JOHN, JAMES	1LT	0101	1000000000000000	01/01/1970	M	1000000000000000	01/01/1970	M
21	JOHN, JAMES	1LT	0101	1000000000000000	01/01/1970	M	1000000000000000	01/01/1970	M
22	JOHN, JAMES	1LT	0101	1000000000000000	01/01/1970	M	1000000000000000	01/01/1970	M
23	JOHN, JAMES	1LT	0101	1000000000000000	01/01/1970	M	1000000000000000	01/01/1970	M
24	JOHN, JAMES	1LT	0101	1000000000000000	01/01/1970	M	1000000000000000	01/01/1970	M

Lampiran 3 Transkrip Wawancara

DAFTAR WAWANCARA 1

Sumber informasi

Nama : Muslim Kurniadi

Jabatan : Chief Officer

Tempat : MV. Manalagi Tisya

Daftar pertanyaan :

1. Seberapa pentingkah persiapan untuk melaksanakan pemuatan di *next voyage* ?

Jawab : Persiapan dalam melaksanakan pemuatan itu penting sekali guna untuk membagi tugas dan berkoordinasi dalam kerja. Sehingga tidak menimbulkan salah komunikasi dan crew yang lain tidak bingung dalam melaksanakan tugasnya.

2. Apakah perlu untuk crew kapal berkoordinasi dengan perusahaan mengenai *next voyage* ?

Jawab : Dalam hal ini sangat perlu bagi crew kapal mengetahui kemana kapal akan memuat. Sehingga persiapan bisa dilakukan dengan maksimal dan juga kita bisa mengatur waktu kapan bisa diselesaikan .

3. Bagaimana mengatsi crew yang memiliki pengalaman minim di kapal curah ?

Jawab : Untuk sebagian crew kapal yang baru naik kekapal curah biasanya mereka di perkenalkan tentang bagian kapal dan juga fungsinya . selain itu selama bekerja mereka di beri tahu dan di ajari secara bertahap tentang penggunaan alat dan penanganannya.

4. Bagaimana pelaksanaan kebersihan ruang muat selama pelaksanaan *hold cleaning* ?

Jawab : Dalam hal ini bilamana jarak yang akan di tempuh dari pelabuhan bongkar ke pelabuhan muat cukup maka akan dilaksanakan pembersihan sesuai dengan yang diperintahkan tetapi bila jaraknya singkat dan waktu tidak cukup maka hanya dilaksanakan penyapuan saja.

5. Berapa lama waktu yang diperlukan untuk melakukan pembersihan palka?

Jawab : Untuk pelaksanaan pembersihan ruang muat sendiri tergantung juga dengan muatannya karena setiap muatan memiliki tingkat kesulitan sendiri. Seperti halnya dengan muatan batu bara bisa dilaksanakan pembersihan dalam waktu tiga hari , untuk muatan nickel butuh waktu 4 sampai 5 hari .

6. Bagaimana cara agar perlengkapan dapat tersuplai dengan baik dan sesuai dengan waktu yang diperlukan ?

Jawab : Selama ini untuk masalah suplai *spare part* sendiri pihak kapal yaitu nahkoda dan km saling berkoordinasi dengan pihak kantor baik itu

senior intendent . dengan demikian kapal dapat tersuplai ketika kapal tiba di pelabuhan selanjutnya.

DAFTAR WAWANCARA 2

Sumber informasi

Nama : Sugeng Riyadi

Jabatan : Bosun

Tempat : MV. Manalagi Tisya

Daftar pertanyaan :

1. Bagaimana cara mengatasi bila terdapat perlengkapan yang rusak dan tidak mendapat suplai ?

Jawab : Untuk selama ini bila kapal belum mendapat suplai dari kantor maka yang bisa dilakukan hanya memperbaiki sebisa mungkin karena bila tidak diperbaiki perlengkapan semakin terbatas dan juga kegiatan pembersihan semakin lama.

2. Untuk crew yang memiliki pengalaman minim di curah , bagaimana anda mengatasi hal tersebut ?

Jawab : Untuk crew yang berpengalaman minin biasanya kita beriperintah untuk mengikuti sambil membantu yang lain agar mereka tau bagaimana kerja di kapal curah dan juga mengerti system kerja dari suatau alat . pada akhirya nnti mereka juga akan mengerti dengan sendiri bila sudah terbiasa.

3. Bagaimana menurut anda peran perwira di kapal dalam membantu pembersihan ruang muat di kapal ?

Jawab : Dalam hal perwira di kapal mereka sudah membantu dengan sebisanya karena mereka juga memiliki tanggung jawab sendiri . tapi ya untungnya mereka mau meluangkan waktu untuk membantu.

4. Bagaimana pembagian tugas dan tanggung jawab yang diberikan C/O dalam kegiatan bongkar muat ?

Jawab : Dalam hal ini untuk pembagaian tugas dan tanggung jawab oleh C/O sudah sesuai akan tetapi seharusnya selesai pembersihan dilakukan pengecekan kebersihan di ruang muat.

Lampiran 4 Bill of Lading

CODE NAME "CONDENSED" EDITION 1984

Shipper
PT. SEMEN INDONESIA (PERSERO) Tbk.
GEDUNG UTAMA SEMEN INDONESIA
JL. VETERAN GRESIK 61122
PO BOX 103, EAST JAVA, INDONESIA

Bill of Lading
TO BE USED WITH CHARTER-PARTIES

BL No.
281/TBN/OMI

Reference No.

Consignee
PT. SEMEN PADANG PERWAKILAN DUMAI
JL. CUT NYAK DIEN
DUMAI - RIAU, INDONESIA

Notify address
PT. SEMEN PADANG PERWAKILAN DUMAI
JL. CUT NYAK DIEN
DUMAI - RIAU, INDONESIA

Vessel
MV. MANALAGI TISYA

Port of loading
TUBAN PORT, INDONESIA

Port of discharge
DUMAI PORT, INDONESIA

Shopper's description of goods
CEMENT CLINKER IN BULK

gross weight
SAID WEIGHT

NETT WEIGHT : 28.134,500 MT

CLEAN ON BOARD

SHIPPED ON BOARD

COB which
being responsible for loss or damage if removed during

SHIPPED at the Port of Loading in apparent good order and condition on board the Vessel for carriage to the port of discharge or to near there to as she may safely get the goods specified above

Weight, measure, quality, quantity, condition, contents and value unknown

IN WITNESS where of the Master or Agent of the said Vessel has signed the number of Bills of Lading indicated below all of this tenor and date, any one of which being accomplished the others shall be void FOR CONDITIONS OF CARRIAGE SEE OVERLEAF

Freight payable as per CHARTER-PARTY dated

FREIGHT ADVANCE Received on account of freight

Time used for loading days hours

Freight payable at
FREIGHT PREPAID
Number of original B/L
3 (THREE)

Place and date of issue
TUBAN, 06 NOVEMBER 2018
Signature
FOR AND ON BEHALF
THE MASTER OF
MV. MANALAGI TISYA
CAPT. EMDEN ZIBRALTAR
ZUSRI ARANTO
AS AGENT ONLY

Lampiran 5 Statement Of Fact



PERUSAHAAN BONGKAR MUAT
PT. ANTARINDO WAHANA CARGO
 JL. Pangrasan Diponegoro No. 79 Dumai
 E : antarindowahana_cargo@yahoo.com

STATEMENT OF FACT

DISCHARGING

PLUNDER IN BULK
 : 30.134.560 MT
 : 11/11/18 at time 01:12
 : 18/11/2018 at time 14:20

Name Of vessel : MV. MANALAGI TISYA
 Port Discharge : Teras Pt. Sonoh padang Dumai
 Arrived at Port : 11/11/2018 at time : 01:00
 Commenced Discharge : 18/11/2018 at time : 07:45

Description of Good : Quantity Of Cargo
 Berthed of Pier :
 Completed Discharge :

DATE	WORKING PERIOD		RESULT OF DISCHARGING					TOTAL TONS	REMARK
	FROM	TO	HATCH 1 TONS	HATCH 2 TONS	HATCH 3 TONS	HATCH 4 TONS	HATCH 5 TONS		
11/11/18-12/11/18	07:00	08:00	1.303,100	1.303,100	-	-	1.303,100	3.909,300	
12/11/18-13/11/18	07:00	08:00	1.522,908	1.522,908	1.522,906	-	1.522,908	6.091,630	
13/11/18-14/11/18	08:00	08:00	851,943	-	851,943	1.151,941	551,943	3.407,770	
14/11/18-15/11/18	08:00	08:00	908,045	536,045	908,045	1.280,045	753,449	3.632,180	
15/11/18-16/11/18	08:00	08:00	863,676	763,597	763,446	842,990	-	3.817,128	
16/11/18-17/11/18	08:00	08:00	1.132,248	1.218,000	1.005,172	1.116,804	-	4.474,024	
17/11/18-18/11/18	08:00	08:00	-	290,221	1.152,228	342,300	166,300	1.951,049	
18/11/18	08:00	08:00	-	803,779	-	1.027,700	101,591	2853,89%	
TOTAL			6.561,920	6.437,620	6.203,740	5.583,680	5.329,291	30.134,560	+ 1.595

Remark:

PT. WASAKA SUDARMA PUTERA

[Signature]
Agent

MV. MANALAGI TISYA

[Signature]
CHIEF OFFICER


Dumai, 18th November 2018
 PT. ANTARINDO WAHANA CARGO

[Signature]
ONDIRION S.
Steward

Lampiran 6 *Shipping Instruction*

[illegible]

Lampiran 7 Note Of Protest

 **PT. CEMINDO GEMILANG**
Head Office
Cemindo Tower Lt. 45 J.L.R. Ruzana Sudi Kay C-22, Jakarta, Indonesia
Phone: +62-21-21889999, Fax: +62-21-21889998

Date: 23-Jan-2019 CG/VSL-ML/LOP/2019/01

To,
The Captain
MV MANALAGI TISYA @ Berth B02
Bayah Port, Special Terminal, PT. Cemindo Gemilang

NOTE OF PROTEST

Subject: Ship's 2 units grab not working -Reg


Sir,

MV Manalagi Tisya (IMO: 9250139) has arrived and berthed under your command at Bayah port at 1730 Hours on 12.01.2019 to discharge 40,268.00 MT of Coal in bulk and commenced discharging at 1935 Hours on 12.01.2019 with 4 gangs (4 crane/grabs) as per charter party agreement, however at 2000 Hours on 12.01.2019 ships 1 grab had trouble and not working and further 1 more grabs had trouble and not working from 0200 Hours on 14.01.2019 (02 crane/grabs) not working until issuance of this note of protest.

Subsequently Bayah Port have offered 1 shore grab to vessel for speed up the discharging operation to save the time for both parties (vessel owners and bayah port) at 0200 Hours on 15.01.2019. Thus in the view of aforementioned circumstances and refer to charter party agreement dated 17.12.2018 the lay time strictly to be followed (calculated) only based on the ships grabs availability during discharging at bayah port and further cargo discharged by shore grabs as well as shore ship unloader's will not be considered to count lay time calculation.

Therefore on behalf of bayah port and receivers we hereby issue this note of protest to hold vessel/owners responsible for delay or consequences that may occurs due to above mentioned circumstances.

Thanking You!
For Bayah Port

 **PT. CEMINDO GEMILANG**

Virbal Dutt
Port Manager -Bayah Port

Copy To: PT. Samudra Shipping Agency

Lampiran 8 Stowage Plan

HMM

PERUSAHAAN BONGKAR MUAT
PT. HALESIGI MEMBANGUN MANDIRI
 One Wari, Kecamatan Wida, Kabupaten Halmahera Tengah,
 Maluku Utara

STOWAGE PLAN

NAME OF VESSEL
 : MV. MANALAGI TISYA
Commenced Loading
 : SEPT. 30, 2018 at 18:20 LT
Completed Loading
 : OCT. 10, 2018 at 19:15 LT
Total Cargo Loading
 : 51,500 MT
Loading Port
 : WEDA ISLAND PORT, MIDDLE HALMAHERA, INDONESIA
Discharging Port
 : CIWANDAN PORT, BANTEN, INDONESIA

VOYAGE NO.
 : 08/2018
Flag / Nationality
 : INDONESIA
Master Name
 : Capt. EMIDEN ZIBRATAR

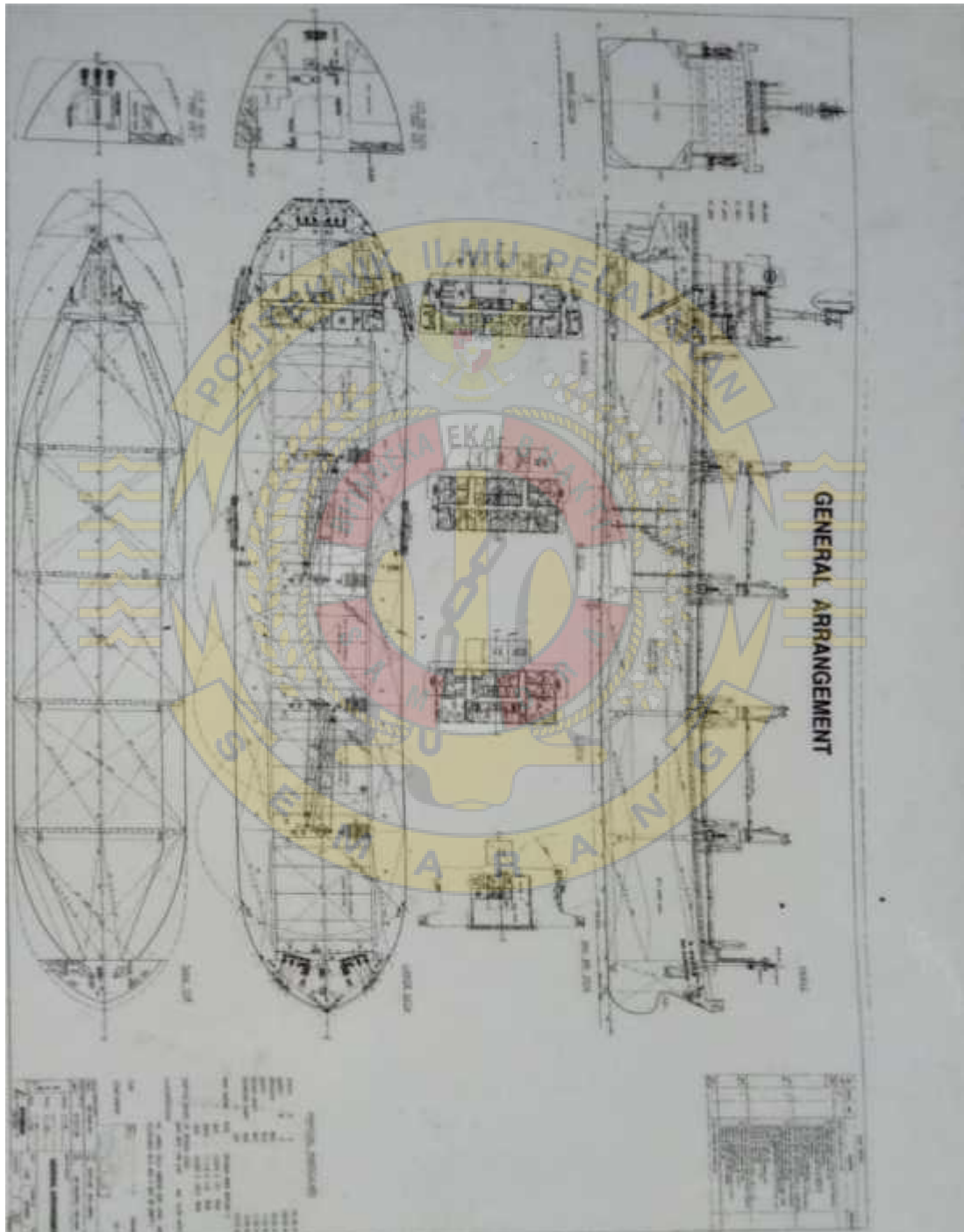
Sailing draft
 FWD : 12.11 M
 MID : 12.15 M
 AFT : 12.16 M

PREPARED BY
 : PT. PELNAS BTBB LINES
FOREMAN
 : H.ABDULLAH
AGENT

CHIEF OFFICER
 : MV. MANALAGI TISYA

HOLD NO.1	HOLD NO.2	HOLD NO.3	HOLD NO.4	HOLD NO.5	TOTAL
9,100.00	10,600.00	10,400.00	10,800.00	10,600.00	51,500.00

Lampiran 9 *General Arrangement*



Lampiran 10 Lampiran Gambar-gambar



Gambar : kegiatan bongkar muatan nickel



Gambar : pembuangan sisa muatan melalui grab



Gambar : bongkar batubara



Gambar : memuat nickel dari tongkang

DAFTAR RIWAYAT HIDUP



2. Nama : Krisna Afuansa
3. Tempat, Tanggal Lahir : Ngawi, 01 April 1998
4. Alamat : rt 01 rw 04 dusun Tejo desa Keraskulon
5. Agama : Islam
6. Nama orang tua
 4. Ayah : Sukono
 5. Ibu : Robiyatin
7. Riwayat Pendidikan :
 - a. SD Negeri Keraskulon 2 Lulus Tahun 2010
 - b. SMP Negeri 01 Geneng Lulus Tahun 2013
 - c. SMA Negeri 01 Maospati Lulus Tahun 2016
 - d. Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang
8. Pengalaman Praktek Laut (PRALA)

Kapal	: MV. Manalagi Tisya
Perusahaan	: PT. SPIL
Alamat	: Jln Kalianak no 51 F Surabaya